

# Речникъ



Альманах

“История семьи речников  
на Каме”

Редактор: Суслова Александра,  
ученица 10 класса МАОУ “СОШ № 101” г. Перми



Кама ([удм. Кам](#)) – самая крупная река Западного Урала, главный приток Волги.

В настоящий момент длина Камы — 1805 км.

С древнейших времен эта река была крупнейшей судоходной артерией для народов, заселявших ее берега.

Великая, шумливая и царственная река Кама является символом Пермского края.

1846 — год рождения Пермского пароходного общества.

Камское речное пароходство — одно из крупнейших в советское время речных пароходств в РСФСР, на балансе которого находилось несколько сотен единиц пассажирского туристического и местного, а также грузового флота. В состав пароходства входили также порты на реке Каме и судостроительные предприятия.

Сегодня по Каме и дальше Пермь связана с пятью морями — Каспийским, Белым, Чёрным, Азовским и Балтийским. Река — сердце нашего города и важнейшая транспортная магистраль страны.

Набережная г. Перми, видь съ р. Камы



pastvu.com/677195 uploaded by phluxm

В начале XIX века около 300 судов передвигались по Каме при помощи весел или бурлаков. Они нагружались и везли грузы, при этом далеко не все возвращались обратно, дешевые просто уничтожались. Часто новое судно стоило меньше, чем возврат старого, особенно, если обратный путь был против течения.

При Екатерине II в связи с экономическим ростом и развитием промышленности на Урале потребовались новые пути сообщения с портами Балтики и Белого моря. Решили строить Северо-Екатерининский канал, чтобы из Перми можно было плыть в Архангельск. Канал был задуман для связи систем Камы и Северной Двины. Это делало возможным добраться по воде от Астрахани до Санкт-Петербурга. Длина канала была всего 8 км. Минимизация при разработке проекта привела к тому, что он оказался построенным без инженерных сооружений — не было ни одного шлюза.



Возможно, Пермь обязана своим появлением этому водному пути, явившись административной единицей по его управлению. Этим можно объяснить строительство столицы огромной губернии в этом не самом развитом в то время месте. Здесь проходили дороги в центр страны, в Сибирь, на запад и на восток. Путь по Северо-Екатерининскому каналу был не очень удобен, кроме того, появились другие возможные пути. Самый расцвет судоходства по каналу 1815-1818 годы. Через пару десятилетий он был закрыт.

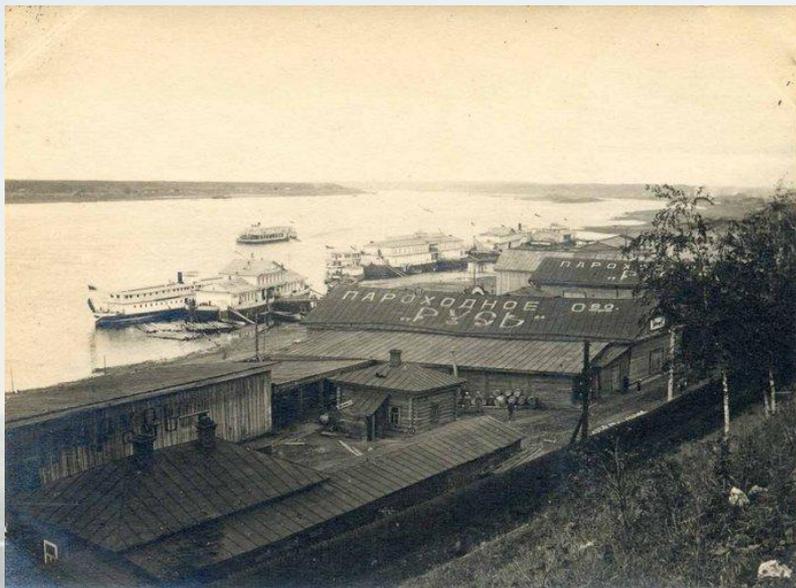


Первый пароход в Пермской губернии был спущен на воду хозяевами Пожвинского завода летом 1815 года.

В Пермской губернии была сделана ставка на судостроение.

Перевозки по воде были значительно дешевле железнодорожных. В конце XIX века львиная доля грузов и людей перемещалась водными путями. Строились каналы, пролагались «бечёвники» — ухоженные тропы для бурлаков, тащивших барки.

Водные пути еще раз помогли Перми выжить и остаться центром губернии. В 1842 году от города остается пустое место после грандиозного пожара. Надо ли его восстанавливать? Главное основание для возрождения — пароходство. Именно после пожара оно заметно активизировалось.



Первый пароход в Пермской Были суда, способные ходить вверх по течению, появилось двухсторонне движение по реке, возросли объемы перевозок. Суда обслуживали процветающую тогда Нижегородскую ярмарку, другие объекты. 1846 — год рождения Пермского пароходного общества. Правда, на время оно было вытеснено волжскими коллегами, но потом взяли верх местные магнаты — Любимовы, Каменские и другие. Всего до 1917 года на Каме было примерно 36 пароходных компаний с 400-500 пароходами. Пароходы жили недолго — максимум 15 лет. Большой ущерб им наносили ледоходы. На Каме было мало безопасных затонов для стоянки.

г. Пермь. Рѣка Кама. Пристань. № 29.



Моя родина – Заозерье. Ранее поселок, а сейчас микрорайон города Перми. Поселок Заозерье свое название получил, вероятно, от озерков, остававшихся после паводков на заливных лугах, местах гуляний молодежи. С открытием судоходства на р. Каме и реке Чусовой в Заозерье в 1884 г. был образован затон для зимней стоянки судов. В последствие переименованный в Заозерскую РЭБ флота.

РЭБ — ремонтно-эксплуатационная база флота: место, где речные суда проходят ремонт и обслуживание, а также зимуют в межнавигационный период. Во времена расцвета водного транспорта на Каме в затоне Заозерской РЭБ проходили обслуживание и зимовали мощные «Волго-Доны», шлюзовые теплоходы, баржи, скоростные «Ракеты» и «Метеоры», прогулочные суда. Заозерье называли «поселком капитанов».



В центре фотографии – Желнин Иван.

История нашей семьи тесно связана с судоходством на Каме. Основатель династии речников – Желнин Иван, дед моего прадеда Константина Павловича.

К сожалению, нам очень мало известно о его жизни. Затерялись во времени и его отчество и даты рождения.

Моя бабушка помнит, что родом он из деревни Усть-Гаревая Добрянского района. Из этой местности вышли несколько заозерских капитанов.

Служил в Пермском пароходном обществе в середине XIX века. Был капитаном на первых пассажирских речных судах. Служил и на колесных проходах, которые перевозили грузы по Каме: соль, лес.

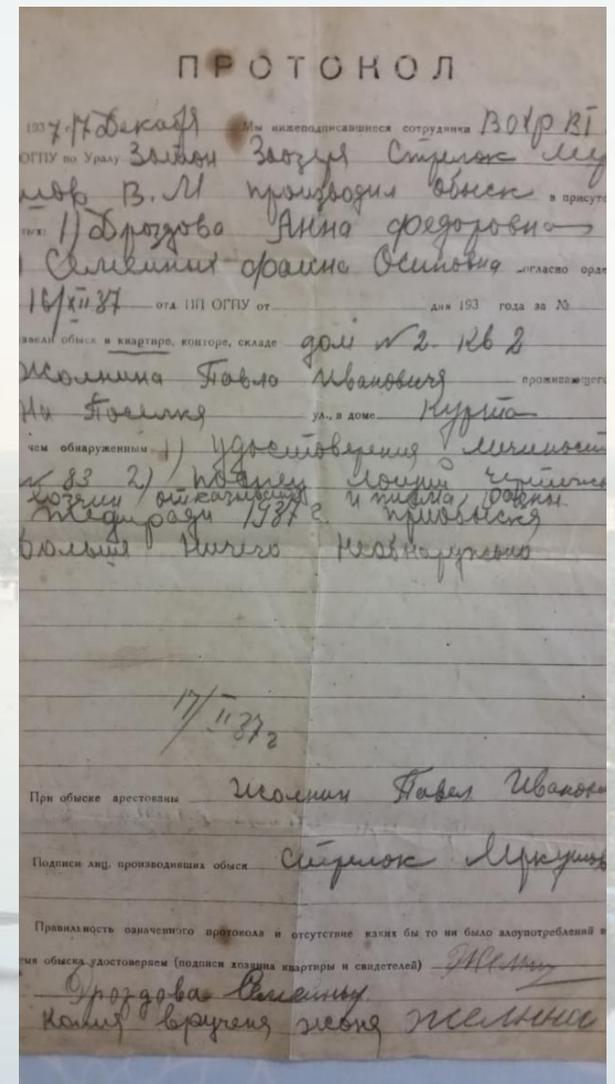


В центре фотографии –  
Желнин Павел Иванович.  
Слева – Желнин Константин  
Павлович.

В начале тридцатых годов семья Желниных обосновалась в поселке Заозерье. Отец моего прадеда – Желнин Павел Иванович (1882-1937 г.г.) работал на судоремонтном заводе в Заозерье столяром и плотником. Славился на всю округу своими золотыми руками. У нас в семье сохранились несколько вещей, сделанных с любовью Павлом Ивановичем. В 1937 году Желнин Павел Иванович был арестован и расстрелян как «враг народа».



Паспорт Желнина Павла Ивановича, выданный в 1933 году, протокол обыска и ареста Желнина Павла Ивановича, 1937 год





Желнин Константин Павлович (1907-1993 г.г.) – родился в 1907 году в селе Усть-Гаревая Добрянского района. Окончил церковно-приходскую школу. Занимался крестьянским хозяйством, был призван Красную Армию в 1929 году.

Служил в Красной Армии в Крондштадте.

После службы в армии вернулся домой и пошел работать на флот, так как Усть-Гаревая и село Слудка находились на реке Каме и были местом, откуда вышло много камских капитанов. Примером для Константина Павловича был его дед – камский капитан. Прошел все ступени от рулевого до капитана буксирного парохода. Обосновался в Заозерском затоне. Во время Великой Отечественной войны имел броню, так как возил грузы для армии (лес-плоты и др.) с Верхней Камы до Камского Устья. После войны стал работать в КамВодПути, занимался чисткой реки, перекатов, мелей. Зимой работал на ремонте своих судов, а



вечерами учились на курсах. Сначала получали 7-летнее образование, а потом повышали квалификацию. Работал капитаном на пароходах «Белая», «Путеец», «Красное Сормово» и «Генерал Ватутин». Водил огромные плоты из Тюлькино до Камской ГЭС. Ушел на пенсию в возрасте 60 лет, но еще долго его приглашали работать лоцманом весной для проводки каравана в Северный завоз.



На фотографии справа во втором ряду – Желнин Константин Павлович во время службы в Крондштадте.

**СВИДЕТЕЛЬСТВО** **О РОЖДЕНИИ № 26**

Желнин  
фамилия Желнин  
имя Константин отчество Павлович  
родился (лась) в 1907 г. 1 числа Октября  
о чем в книге записей актов гражданского состояния о  
РОЖДЕНИИ за 1907 г. 3 числа  
Октября внесена соответствующая запись.

ОДИТЕЛИ { Отец Желнин Павел Иванович  
фамилия имя отчество  
Мать Желнина Анна Григорьевна  
фамилия имя отчество  
Место рождения { д. В-Ваньковский район Удский  
селецкая область  
район Добрянский

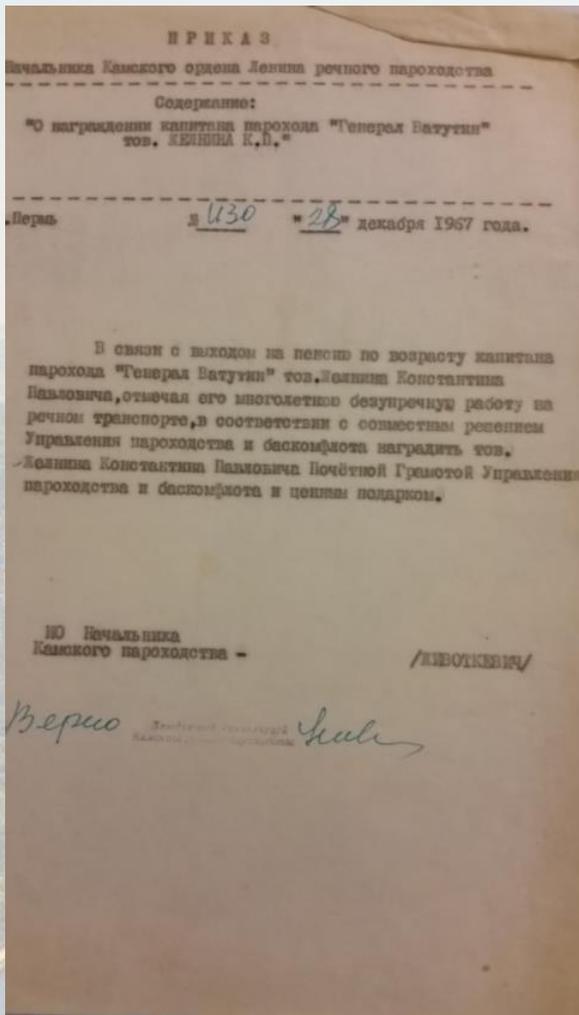
В государственном архиве  
Кронштадта.



Мой прадед – Желнин Константин Павлович (в 1967 году за многолетний добросовестный труд занесен в Книгу Почета Заозерской РЭБ флота.

Желнин Константин Павлович пользовался непререкаемым авторитетом среди речников Камского речного пароходства. Коллеги уважали в нем честность, сдержанность, взвешенность решений, справедливое отношение к младшему судовому составу. Желнин Константин Павлович награжден Орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За победу в Великой Отечественной войне».

Для многих Константин Павлович стал примером служения профессии и настоящим учителем. По его стопам пошли его сын – Желнин Геннадий Константинович, племянники Еремеев Вениамин Евлампиевич и Еремеев Юрий Евлампиевич. Два последних стали капитанами-речниками. Примером он стал и для мужа старшей дочери – молодого капитана Сулова Михаила Кузьмича



Почетные грамоты Желнина Константина Павловича



Желнина Мария Дмитриевна (1911-2003) – моя прабабушка. Человек удивительной судьбы. Мария Дмитриевна всю жизнь работала вместе с прадедом на пароходах, была речником.

В 30-х годах XX века, когда Константин Павлович стал капитаном, его жена Мария Дмитриевна пошла работать вместе с мужем поваром и матросом.

Тяжелая физическая работа, восемь детей, четверо из которых умерли в младенчестве, война, тяжелые испытания - такова судьба моей прабабушки.

Несмотря ни на что она оставалась для многих людей надежным плечом и умела по-настоящему поддержать.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



# ПОЧЕТНАЯ ГРАМОТА

Руководство Камского ордена Ленина речного  
пароходства и баскомфлот награждает  
тов. ЖЕЛНИНУ Марию Дмитриевну  
за многолетний труд в Камском пароходстве в связи  
с шестидесятилетием со дня рождения.



Начальник пароходства

Д.Н.Рязани



Председатель баскомфлота

П.А.Кудряшов

" " февраля 1977 г.



В Заозерье Желнина Мария Дмитриевна пользовалась огромным уважением и любовью. Неоднократно Желнина М.Д. была награждена почетными грамотами за многолетний труд.



Еремеев Вениамин Евлампиевич (1934 –2010 г.г.) родился в г. Молотове. По стопам своего дяди – Желнина К. П. пошел на речной флот. Начинал с мастера. Был призван в армию, отслужил более 4-ех лет подводником, ходил в многомесячный поход на подводной лодке из Владивостока на Балтику. Вернулся домой и снова на Каму, в Чайковский. Закончил заочно Пермское речное училище. Уезжал с семьей на север, работал на Оби, помогал развитию нефте-газовой промышленности: участвовал в установке буровых вышек, возил на теплоходе оборудование, продукты и др. Прослужил капитаном более 30 лет. На пенсию вышел в г. Чайковский.





*Моему мужу  
посвящается...*

Книга о родословной и  
жизненных историях  
Еремеевой М.В. Издана в  
2005 году в городе  
Чайковский.





Еремеев Юрий Евлампиевич (1936-2010 г.г.)

С детского возраста летние месяцы проводил на пароходах своего дяди – Желнина Константина Павловича.

Мечтал быть речником.

С 17 лет поступил на пароход матросом, заочно закончил Пермское речное училище.

Работал рулевым, первым и вторым штурманом, в 70-е годы был назначен капитаном.

Первым пароходом для капитана Юрия Еремеева стал «Генерал Ватутин», на котором капитаном был Константин Павлович.

Более 30 лет Еремеев Ю.Е. водил по Каме буксирные пароходы, шлюзовой теплоход-105, плавмагазин ПМ-637



Корабли в Заозерской РЭБ  
флота  
70-80 годы





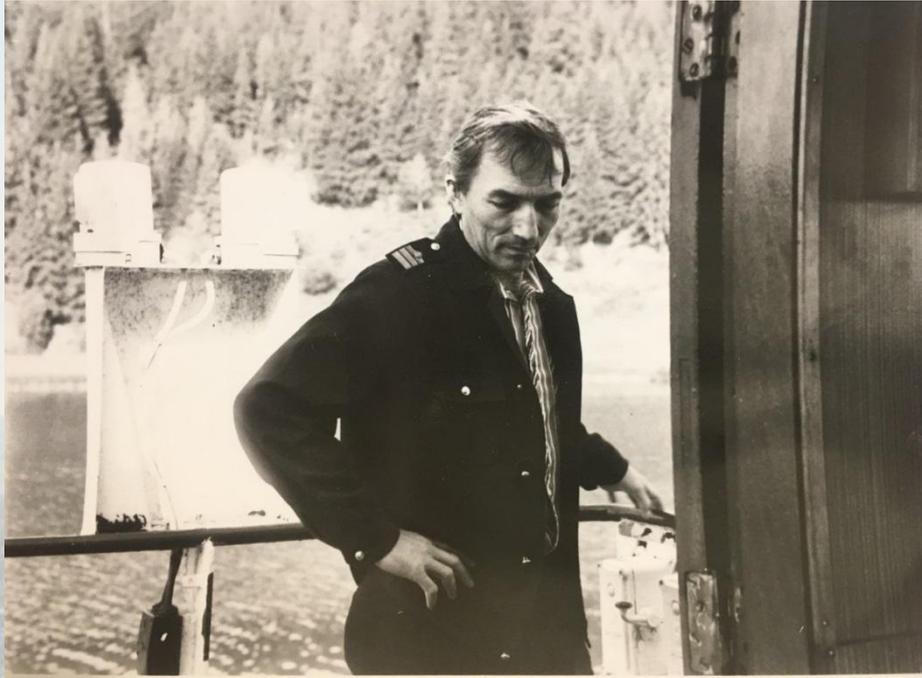
Суслов Михаил Кузьмич – родился в 1946 году в Кировской области. В 1961, после окончания 7 классов, поступил в Пермское речное училище. Прошел все ступени от рулевого-моториста до капитана-механика всех типов судов «Волго-Дон-5024» («Волго-Доны» – «королевские суда» с выходом в море), теплохода «Ракета» на подводных крыльях .

Окончил Горьковский институт инженеров водного транспорта в 1974 году.

Последнее место работы - капитан теплохода «Карат» с 2001 года по 2011 год.

В 2000 году награжден знаком «Отличник речного флота». Закончил работу в 2011 году с трудовым стажем 48 лет.

Работал капитаном на судах Пермского речного флота более 30 лет



В 2004 году в Пермь по приглашению Британо-российской торгово-промышленной палаты прибыл Его королевское высочество принц Великобритании Майкл Кентский.

Вместе со свитой, состоящей из сотрудников Скотленд-ярда и журналистов, он совершил прогулку на пароходе «Карат». После путешествия – поблагодарил капитана и пожал ему руку в знак уважения.



СВЕДЕНИЯ О ПООЩРЕНИЯХ

| № записи | Дата |       |       | Поощрения и  |
|----------|------|-------|-------|--|
|          | Год  | Месяц | Число |  |
| 1        | 2    |       |       |  |
| 6.       | 1976 | 5     | 18    | соч. обязательной в<br>судно до суд. Токота и<br>За усидки в Респу<br>содетировали мар |
| 7        | 1988 | 01    | 26    | За выполнение<br>плана перевозок,<br>и отличные соде<br>награды Токот                  |
| 8        | 1996 | 11    | 01    | Награжден Почетн<br>выплатой ден. премии<br>с 300-летием Росси<br>летием судоходств    |

12

И НАГРАЖДЕНИЯХ

| награждения  | На основании чего<br>внесена запись<br>(документ, его дата<br>и номер) |
|--|--|
| 3  | 4  |
| занесен на завод-<br>премирован 15 руб.<br>Омского сов.<br>академии приписки 15р.        | пр. 158<br>от 28/11-76.  |
| государственной<br>безаварийную работ<br>рисание судна в мав. 1987 года<br>тной грамотой | пр. № 30 КРП<br>от 26.01.88г.<br>КРП и БУП                             |
| ой грамотой с<br>100 000 руб. в связи<br>Россов флота и 150-<br>на Тами                  | Пр. 207<br>КРП<br>от 01.11.96г.  |

13

За многолетний труд Суслов М.К. неоднократно был награждён Почетными грамотами, денежными премиями.



Суслов М.К. на рабочем  
месте



Внуки и правнуки капитанов – Сулова Александра, Сулов  
Константин